

IL NOTIZIARIO ASSOSEGNALETICA

www.assosegnaletica.it

IN VIAGGIO ALLA SCOPERTA DI VIZI E VIRTÙ
DELLA SEGNALETICA DELLE STRADE ITALIANE

Segnaletica orizzontale, colore e funzionalità: Norme, deroghe e capricci delle Amministrazioni

Si è avuto modo di osservare il proliferare negli ultimi anni di alcune iniziative, magari ispirate anche dal desiderio di conseguire condizioni migliori di sicurezza stradale, che però sono state contestate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti perché talora risultano peggiorative, altre volte non adeguate allo scopo o addirittura in violazione delle Norme.

E' un proliferare di colori e di scelte singolari - per usare un eufemismo - che risultano in contrasto con lo spirito generale del Codice della Strada che rappresenta il vocabolario della circolazione a livello nazionale e anche con la tendenza a uniformare quanto più possibile le regole per condividere la sicurezza a livello europeo, tanto che si comincia a parlare seriamente di Codice unico sovranazionale.

Si pensi alla realizzazione di particolari colorazioni del fondo stradale (rosso, azzurro o verde) in corrispondenza degli attraversamenti pedonali o ciclabili o di intersezioni. Non mancano proposte variopinte come quelle di alcuni comuni della Lega che, ad esempio, avevano proposto una colorazione verde o rosa come a Verona per ricordare le battaglie contro xenofobia e razzismo.



INTERVISTA A FRANCESCO MAZZIOTTA,

Dirigente della Seconda Divisione della Direzione Generale Sicurezza Stradale del Ministero Infrastrutture e Trasporti

Grazie all'interessamento e alla collaborazione di Assosegnaletica, per saperne di più e capire la posizione istituzionale abbiamo incontrato l'Ing. Francesco Mazziotta, Dirigente della Seconda Divisione della Direzione Generale Sicurezza Stradale del Ministero.



“S&A”: Cosa possiamo dire in merito alla realizzazione di colorazioni del fondo stradale negli attraversamenti pedonali o ciclabili o nelle intersezioni?”

“Francesco Mazziotta”: “In merito occorre premettere che non vi sono allo stato Norme che impongano una particolare colorazione del manto stradale, per quanto in Italia la quasi totalità delle strade destinate al transito dei veicoli a motore abbiano pavimentazione in conglomerato bituminoso, come noto di colore particolarmente scuro, tendente al nero e con caratteristiche superficiali tali da garantire la migliore aderenza delle ruote ai veicoli”.

“S&A”: “Nulla vieta però la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate, ad esempio intersezioni, aree pedonali e piste ciclabili?”

“FM”: “No se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato ed è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterino le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero che si ottengano prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore. Diverso è l'approccio se la colorazione del fondo stradale è localizzata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e realizzata utiliz-

zando vernici: questo è un caso che rientra nella segnaletica stradale orizzontale e, di conseguenza, tale pratica è vietata (in contrasto con l'art. 137, commi 5 e 6 del Regolamento)".

"S&A": "A livello europeo cambia qualcosa?"

"FM": "Neppure la più recente Norma europea EN 1436, relativa alle prestazioni su strada della segnaletica orizzontale, fa cenno a colori diversi dal bianco e giallo. In ogni caso, altre motivazioni di natura tecnica si possono formulare per dissuadere dal perseverare chi ha già attuato provvedimenti simili. Nello specifico non è disponibile una documentazione che dimostri l'efficienza di queste iniziative, né in termini di sicurezza, né di durabilità nel tempo di caratteristiche adeguate di aderenza al fondo stradale e del colore. Alcune sperimentazioni che furono autorizzate hanno dato esito negativo e sono anche pervenute delle segnalazioni che hanno confermato la bontà del nostro orientamento soprattutto in termini di rischio per le due ruote. L'illusione di guadagnare in visibilità per gli attraversamenti pedonali è smentita dal fatto che un qualsiasi colore di fondo diverso dal grigio scuro o dal nero del conglomerato bituminoso riduce il rapporto di contrasto tra i colori e quindi anche la visibilità. Tra l'altro, la visibilità in questi casi peggiora ulteriormente di notte, con la strada bagnata o in condizioni meteo sfavorevoli. Infine gli attraversamenti pedonali non regolati da semaforo sono individuabili e indicati con i segnali verticali già prescritti dal Codice e pertanto non mi sembra siano necessari altri accorgimenti".

"S&A": "Il problema della visibilità degli attraversamenti pedonali è comunque molto sentito. Come si può intervenire?"

"FM": "Con il ricorso a materiali con prestazioni più elevate che ri-

chiedono anche una manutenzione inferiore, secondo quanto stabilito dalle Norme UNI-EN 1423, 1424, 1436, 1824, 1790, 12809. In ogni caso sono impensabili deroghe locali. La segnaletica dev'essere anzi uniformata il più possibile a livello nazionale e in futuro si auspica anche in Europa".

"S&A": "Un altro tema è quello dei rialzamenti della piattaforma stradale, in genere adottati dagli Enti proprietari delle strade come dispositivi per rallentare la velocità. In quest'accezione possono essere ritenuti dei segnali e che cosa si prevede al riguardo?"

"FM": "Non sono assimilabili ai dossi di rallentamento della velocità che invece sono segnali complementari perché la loro geometria di solito è diversa. I rialzamenti si configurano come una modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e non ci si può riferire strettamente a Norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l'Ente proprietario della strada può e deve valutare. Naturalmente si richiede che non ostacolino la percorribilità della strada e consentano lo scavalco anche alle autovetture con carenatura bassa. L'Ente proprietario è infatti responsabile per eventuali inconvenienti o danneggiamenti procurati.

Troppo spesso i rialzi sono eseguiti senza uno studio adeguato della geometria e dei materiali oltre che, in particolare, sul posizionamento. Infine è da considerare che non si può disattendere la fluidità del traffico e gli effetti che i rialzi provocano, ad esempio con l'aumento di sobbalzi e vibrazioni per gli edifici circostanti e in termini di rumore, del ristagno eventuale di acqua e neve in corrispondenza delle sopraelevazioni e qualche possibile rallentamento alla circolazione non funzionale (se ad esempio si trovano in prossimità delle sedi della Polizia o di Istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza)". ■